

## 7000系

神戸線・京都線で活躍する主力車種

営業運転開始 1980年 営業最高速度 115km/h 制御方式 界磁チョップパ制御(一部VVVFインバータ制御) 車内設備 ロングシート

6000系をベースに、界磁チョップパ制御とした車両が7000系で、神戸線・宝塚線用として1988年までに210両が製造され、いまでも阪急でもっとも車両数が多い。

登場当時は8両編成と6両編成、2両編成があり、8両編成は本線運用、6両編成は山陽電鉄乗り入れを考慮した編成で、2両編成は増結用である。当初は細かい番代区分で用途がいろいろと定められていたが、のちの編成替えて意味をなさなくなった。

初期の車両では車体は鋼製で、1984年の増備車からアルミを本格的に導入、「アルミ車両」のステッカーで区別できたが(のちに撤去)、鋼製車両との差は少ない。

走行装置は界磁チョップパ制御に150kW複巻電動機、S形ミンデン式空気ばね台車を採用。制動装置は回生ブレーキ併用の電気指令式で、増備車では回生ブレーキ時に付随車の遅れ込めブレーキが採用された。

1998年からは屋根付近にアイボリーが入る塗装となり、1999年からはバリアフリー対応の工事が行なわれた。2001年からリニューアル(大規模工事)が順次実施され、のちのリニューアル車では9000系に似た前面とした編成や、側窓を緑色のUVカットガラスに改めた車両も出現し、2016年からVVVF化も行われている。

2021年現在、神戸線には162両が、宝塚線には36両が在籍している。

神戸線では8両編成が大阪梅田～新開地間で特急をはじめとする各種別に充当され、平日朝ラッシュ時には2両編成を増結した10両編成も運転、今津線(北部)では



神戸線や宝塚線で使用されている7000系。6000系と同じデザインで、前面の貫通扉に車号を標記した姿が基本形。 園田～神崎川 2019年1月19日 写真/門田直大

6両編成も運用される。

2016年の神戸線のダイヤ改正により、7000系の2両編成に余裕ができたため、4両編成を組んで伊丹線にも進出した。

また宝塚線では、8両編成が「通勤特急」以下の各種別に充当されている。梅田～日生中央間の特急「日生エクスプレス」では増結車として2両編成が運用されたが、2015年3月の宝塚線のダイヤ改正で特急「日生エクスプレス」などの連結作業が廃止され、代わって新設の通勤特急で10両編成を組む際に使用される。また、行楽シーズンには神戸線・宝塚線から嵐山線への直通列車にも充当される。

2017年からは廃車が行われ、能勢電鉄に譲渡されて2018年から同社の7200系として使用されている。

7006×6は「京とれいん雅楽」となり2019年3月から京都線で活躍、臨時列車で神戸線を走ることもある。「京とれいん雅楽」では片側2扉に改造の上、車体に金色と季節の装飾を施し、内装は和モダンに改装、1・6号車が1+2列のボックス席に、2・5号車はロングシートながら扉間は座布団が独立して中央部に庭園が設置され、3・4号車は窓に向けた座席(山側)と1人がけの座席を組み合わせている。



7010×8と7020×8はリニューアルに際して前面の車号を移設したが、制御方式は界磁チョップパ制御を維持した。 十三～中津 2021年3月20日 写真/井亀宏志



2009年と翌年にリニューアルされた7007×8と7008×8。界磁チョップパ制御のまま、前面に大きく手が加えられた。 六甲～御影 2021年4月1日 写真/宗則克彦